BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK V | GDYNIA 5 sierpnia 1936 r. | NR. 21

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska 56, tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PRZEDRUK DOZWOLONY ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

Konwencje brukselskie dotyczące prawa morskiego

Poza wodami terytorjalnemi, podlegającemi suwerenności państwa przybrzeżnego, morze jest wolne dla wszystkich narodów i dlatego żegluga morska ma charakter międzynarodowy. Jest zatem rzeczą naturalną, że celem ułatwienia tej żeglugi sfery zainteresowane okazują tendencję do ujednostajnienia norm i instytucyj prawa morskiego. — Dążność ta jest tem naturalniejsza, że w żegludze morskiej są wszędzie te same przedmioty i podmioty prawa, a mianowicie statek, ładunek, armator, kapitan, załoga, pasażerowie itd., i wszędzie powstają wspólne zwyczaje. W żegludze morskiej daje się odczuć atmosfera wspólnych tradycyj i obowiązuje nawet w pewnej mierze tradycyjna i oparta na poczuciu wspólności zawodu kurtuazja między statkami. Morze jest poniekąd odrębnym światem. Nie bez racji powiedział na jednej z konferencyj międzynarodowych wybitny prawnik niemiecki, znawca prawa morskiego, Dr Sieveking: „The law of the ocean must be one". Tej naturalnej dążności do unifikacji prawa morskiego nie zdoła usunąć dyktowana głównie politycznemi względami polityka państw w kierunku uzyskania całkowitej niezależności gospodarczej i samowystarczalności przez odgradzanie się cłami oraz zakazami przywozu. — Wynikiem tej dążności są brukselskie konwencje prawa morskiego z 1924 i 1926 r., zawarte przedewszystkiem dzięki staraniom Międzynarodowego Komitetu Morskiego w Brukseli (Comité International Maritime). — Pracowano nad niemi wytrwale mimo różnych przeciwieństw przez kilkadziesiąt lat. Wojna światowa przerwała odnośne prace, z tem większą energją podjęto je po wojnie.

Są to:

1) Konwencja z dnia 21. VIII. 1924 r. dla ujednostajnienia niektórych zasad, dotyczących ograniczenia odpowiedzialności statków morskich (Convention International pour l'unification de certaines règles concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer).

2) Konwencja z 10. IV. 1926 r. dla ujednostajnienia niektórych zasad, dotyczących przywilejów i hipotek morskich. (Convention International pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes.)

3) Konwencja z 24. VIII. 1924 r. dla ujednostajnienia niektórych zasad, dotyczących konosamentu. (Convention International pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement).

4) Konwencja z 10. IV. 1926 r. dla ujednostajnienia niektórych zasad, dotyczących immunitetów statków państwowych (Convention international pour l'unification de certaines règles concernant l'immunité des navires d'Etat).

Konwencje powyższe są kompromisem angielskiej, amerykańskiej i niemieckiej doktryny i nie stanowią harmonijnie we wszystkich punktach powiązanej całości, a nadto, mimo ogromu pracy, w nie włożonej, zawierają niestety pewne niejasności, które nawet drogą interpretacji przy pomocy protokołów konferencyjnych trudno usunąć. Mimo tego konwencje niewątpliwie są pożyteczne, gdyż normują cały szereg zagadnień prawnych z dziedziny odpowiedzialności właściciela statku morskiego i przewozu na morzu oraz uniemożliwiają na przysz-

łość w zakresie tych zagadnień, konflikty pomiędzy postanowieniami ustawodawstw morskich poszczególnych państw. Wiadomo zaś, że konflikty takie w praktyce są czasem nie do rozwikłania i wytwarzają chaos w obrocie morskim, gdyż nie wiadomo, czy do statku w konkretnych przypadkach stosować prawo tego lub innego państwa, nadto utrudniają należytą obronę praw właścicieli statków morskich. Ponieważ konwencje są podpisane także przez Polskę i niebawem będą ogłoszone w Dzienniku Ustaw, a tem samem uzyskają u nas moc obowiązującą, przeto wskazane jest zapoznanie sfer zainteresowanych, zwłaszcza właścicieli statków i zakładów ubezpieczeń morskich, z głównemi zasadami konwencyj. Zaznaczyć należy, że wprowadzenie konwencyj do naszego ustawodawstwa ze względu na ważne zagadnienia, które zawierają, powinno nastąpić z uwzględnieniem istotnych interesów naszej młodej, rozwijającej się dopiero żeglugi morskiej, i rzeczywistych potrzeb naszego życia gospodarczego. Konwencje same przewidują możność pewnych odchyleń od postanowień, które konwencje zawierają.

Nie małą rolę odgrywa wprowadzenie w życie konwencyj w obu portach morskich, obsługujących nasz kraj, czyli w Gdyni i w Gdańsku, gdyż w obu portach powinny obowiązywać jednolite zasady prawa morskiego. Armator, kapitan statku, makler okrętowy, spedytor morski, statek i ładunek powinny w obu portach znajdować się w równej sytuacji prawnej, inny bowiem stan rzeczy mógłby ujemnie oddziaływać na nasz handel zagraniczny, który w 78 procentach idzie przez oba porty.

I. Konwencja dla ujednostajnienia niektórych zasad, dotyczących ograniczenia odpowiedzialności właścicieli statków morskich.

Zasada ograniczonej odpowiedzialności właściciela statku morskiego za czynności i stosunki prawne, wynikające z eksploatacji statku morskiego, jest we wszystkich krajach morskich uznawana. Należy ją uważać za słuszną, gdyż jest ona wyrazem sprawiedliwego rozłożenia ryzyka materjalnego na morzu na właściciela statku i interesantów, nawiązujących stosunki ze statkiem. W odniesieniu do właściciela statku zasada ta uznawana jest bez względu na to, czy on sam statek eksploatuje, czy ktoś inny, naprz. najemca statku, który eksploatuje statek na własny rachunek (t. zw. Ausrüster). Wyraża ona tę myśl, że, jeżeli właściciel statku, chociażby kto inny statek eksploatował, oddaje statek na cele uprawiania żeglugi i w związku z tem odnosi pewne korzyści materjalne, to powinien on za eksploatację statku odpowiadać, ale tylko ograniczenie, mianowicie statkiem i frachtem. Często właściciel statku nie zna zobowiązań, wynikających z eksploatacji statku, zwłaszcza, gdy kapitan statku poza portem ojczystym działa na podstawie pełnomocnictw, które mu ustawa przyznaje. Nie byłoby zatem słuszne obarczać go nieograniczoną odpowiedzialnością za te zobowiązania.

Nie we wszystkich krajach system ograniczonej odpowiedzialności właściciela statku jest w równy sposób skonstruowany. — Mamy cztery zasadnicze systemy ograniczonej odpowiedzialności właściciela statku morskiego: francuski, angielski, północnoamerykański i niemiecki. Francuski system, przyjęty w Code de Commerce z 1807 r. stosowany jest we Francji i innych krajach romańskich oraz w Turcji i krajach południ. Ameryki. Według tego systemu właściciel statku odpowiada zasadniczo osobiście czyli nieograniczenie, może jednak w niektórych przypadkach, w szczególności w przypadku odpowiedzialności za działalność kapitana statku, sam swą odpowiedzialność ograniczyć do statku i frachtu przez t. zw. abandon, czyli oświadczenie wobec wierzycieli, że porzuca statek i fracht na ich rzecz. Przez porzucenie statku i frachtu na rzecz swych wierzycieli, właściciel statku może się uwolnić od swych zobowiązań. (Art. 216 Code de Commerce: „Tout proprietaire de navire est civilement responsable des faits du capitaine, et tenu des angagemenets contractés par ce dernier pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition. Il peut dans tous les cas, s'affranchir des obligations ci-dessus par l'abandon du navire et du fret"). Angielskie prawo przyjęło inny system, mianowicie system nieograniczonej odpowiedzialności, zmodyfikowany tem, że w niektórych przypadkach właściciel statku odpowiada (art. 503 Merchant Shipping Act) do pewnej kwoty maksymalnej, mianowicie 8 wzgl. 15 funtów sterlingów pro tonnę statku. Według zaś systemu północno-amerykańskiego armator odpowiada zasadniczo ograniczenie, i to do wartości statku i frachtu, może jednakże pozatem korzystać z prawa abandonu statku i frachtu. W końcu mamy niemiecki system ograniczonej odpowiedzialności właściciela statku, t. zw. system odpowiedzialności rzeczowej (Exekutions — oder Sachhaftungssystem), stosowany także w krajach skandynawskich a polegający na tem, że właściciel statku odpowiada rzeczowo (dinglich, unpersönlich) przedmiotami jako takiemi, a mianowicie statkiem i frachtem, przyczem wierzycielowi służy z tytułu swej wierzytelności z mocy ustawy prawo zastawu na obu przedmiotach, które może być realizowane także wobec nabywcy statku i cesjonarjusza frachtu, chociażby ci ostatni byli w dobrej wierze (§§ 754, 756, 771 i 759 stosowanego u nas Kod. handl. niem.). Prawo zastawu w tym przypadku jest odmiennie skonstruowane od unormowanego w prawie cywil-

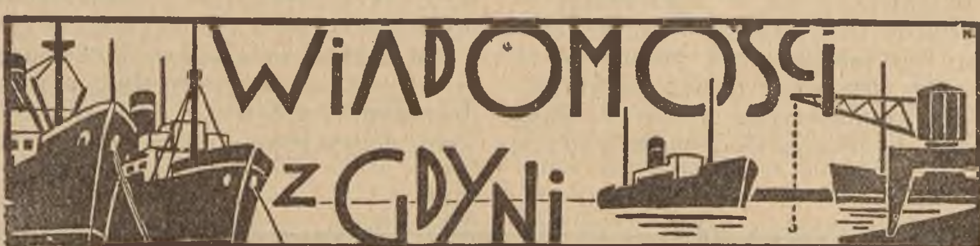
stawu przez osobę trzecia w dobrej wierze. L
nem prawa zastawu na ruchomości, które gaśnie w przypadku nabycia przedmiotu za-

Wspomniana konwencja zmierza do tego, aby przedstawioną powyżej mozaikę systemów odpowiedzialności właściciela statku morskiego, wprowadzającą niepewność stosunków prawnych w obrocie morskim usunąć. Przyjmuje ona zasadę odpowiedzialności osobistej właściciela statku, ograniczonej do wartości jego majątku morskiego (fortune de mer) t. j. statku wraz z przynależnościami i frachtu, (jusqu'à concurrence de la valeur du navire du fret et accessoires de navire) za wierzytelności i zobowiązania, powstające w związku z eksploatacją statku. Zwycięża w konwencji, jeżeli chodzi o główną zasadę, pogląd doktryny amerykańsko-angielskiej, przyczem jednak w poszczególnych postanowieniach jej można także dopatrzeć się pewnych elementów niemieckiej doktryny. Konwencja operuje utartemi pojęciami prawa morskiego, poza jednem nowem pojęciem, mianowicie accessoires de navire. Pojęcie to w rozumieniu konwencji nie oznacza przynależności statku w sensie rzeczy ruchomych, znajdujących się na statku, czyli sprzętu, przeznaczonego dla celów uprawiania statkiem żeglugi i stanowiącego integralną część statku jako takiego, a oznacza przynależność w znaczeniu specjalnem. To, co, konwencja nazywa accessoires de navire, oznacza surogaty statku, a mianowicie niektóre związane ze statkiem wierzytelności, na które odpowiedzialność właściciela statku się rozciąga. Są to przypadające statkowi odszkodowania za nienaprawione jeszcze szkody w substancji statku, w szczególności odszkodowanie za awarję wspólną (ofiarę, poniesioną umyślnie dla ratowania statku i ładunku ze wspólnego niebezpieczeństwa), wskutek której statek ucierpiał.

Twórcy konwencji ograniczyli się do ustalenia norm materjalnych o ograniczonej odpowiedzialności właściciela statku morskiego. Natomiast procedurę podziału masy majątkowej, względnie mas majątkowych, któremi właściciel statku w poszczególnych przypadkach odpowiada, pozostawia ustawodawstwom krajowym. Podział tych mas pomiędzy wierzycieli stanowi odrębny problemat natury czysto proceduralnej.

Tyle co do ogólnej charakterystyki konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności właścicieli statków morskich. Poszczególne postanowienia konwencji omówię w następnym artykule.

Dr Władysław Sowiński



WIZYTACJA ZAKŁADÓW PRZEMYSŁOWYCH PRZEZ PREZESA IZBY.

W dniu 29 ub. m. Prezes naszej Izby p. Stanisław Tor w towarzystwie Dyr. Izby p. J. Kulikowskiego udał się do Grudziądza w celu odwiedzenia pracujących tam zakładów przemysłowych oraz instytucyj gospodarczych.

Podczas pobytu w Grudziądzu pp. Prezes S. Tor i Dyr Dr Kulikowski odbyli konferencję z władzami Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu, poruszając szereg najbardziej aktualnych zagadnień, dotyczących kupiectwa pomorskiego. Między innemi omówione zostały zagadnienie cenzusu kupieckiego oraz przymusowej organizacji stanu kupieckiego.

Następnie Prezes i Dyrektor Izby zwiedzili fabrykę maszyn i narzędzi rolniczych „Unia“ i omówili szczegółowo sprawę eksportu wyrobów firmy na rynki zamorskie. Dyrekcja firmy „Unia“ zademonstrowała gościom wzory pługów nowego typu, przeznaczonych specjalnie dla eksportu do krajów Bliskiego Wschodu. Omówiona została również sprawa konjunktury i zbytu maszyn rolniczych na rynku wewnętrznym, przyczem stwierdzono, że na terenie województw centralnych ujawniło się wzmożenie zapotrzebowania — natomiast na terenie Pomorza i województwa Poznańskiego zmniejszenie.

W dalszym ciągu swego pobytu w Grudziądzu p. Prezes Tor i Dyrektor Kulikowski zwiedzili zakłady firmy Herzfeld i Victorius, gdzie również poruszone zostały sprawy eksportu produkowanych przez firmę wyrobów żeliwnych, a następnie Pomorskie Zakłady Ceramiczne i największy na Pomorzu browar f. Kuntersztyn.

W trakcie badania położenia innych zakładów przemysłowych, mających siedzibę w Grudziądzu przedstawiciele Izby poinformowani zostali o sytuacji w Zakładach PePeGe (Polski Przemysł Gumowy). Z udzielonych im

informacyj wynika, że na początku sierpnia zakłady te będą uruchomione, przyczem zatrudnią od 800 do 1.000 robotników.

Na zakończenie swego pobytu w Grudziądzu p. Prezes Tor i Dyrektor Kulikowski odbyli konferencję z Prezesem Izby Skarbowej p. Kossjorem.

POSIEDZENIE KOMISJI POROZUMIEWAWCZEJ NASZEJ IZBY Z KOLEGJUM MIĘDZYNARODOWYCH WYKŁADÓW AKADEMICKICH.

Komisja porozumiewawcza Izby naszej z Kolegjum Międzynarodowych Wykładów Akademickich w Gdyni odbyła posiedzenie w biurze Izby w dniu 22 lipca rb. Z ramienia Izby byli obecni: wiceprezes dr Władysław Smoleń i dyrektor dr Józef Kulikowski; z ramienia Kolegjum rektor prof. dr Tadeusz Hilarowicz i prof. Leon Władysław Biegeleisen. Omawiano sprawy programu wakacyjnego kursu wiedzy o sprawach morskich i o morzu polskiem.

CZĘŚCIOWE ZNIESIENIE OPŁATY DODATKOWEGO FRACHTU Z GDYNI DO INDYJ ZACHODNICH.

Polska Agencja Morska w Gdyni komunikuje, że wskutek jej zabiegów, reprezentowana przez nią linja okrętowa, United Fruit Company, przeprowadziła w konferencji linij okrętowych do Indyj Zachodnich, uznanie Gdyni i Gdańska, jako portów zasadniczych (base ports) przy przewozie następujących towarów: Worki, opakowania workowe, juta, groch i fasola w workach, słód, karbid, meble gięte z drzewa, szynki, chmiel, parafina w workach, dykta, blachy i płyty żelazne i stalowe luzem, w wiązkach lub klatkach, i to do portów: Jamaica, Haiti, Columbia, (porty atlantyckie), Cristobal, Panama City, Puerto Limon, Honduras Hiszpański i Guatemala.

Wobec powyższego, dla wymienionych towarów i we wskazanych relacjach nie dolicza się dodatku w wysokości sh. 10/— od jednostki frachtowej i stawki te równe są stawkom, notowanym przez Hamburg, Rotterdam, Antwerpję, Londyn.

Jest to nowa korzyść dla eksporterów, którzy niewątpliwie będą mieli większe szanse w rozwinięciu swego eksportu do krajów egzotycznych w Ameryce Środkowej.

NOWA PLACÓWKA PRZEMYSŁOWO-HANDLOWA W PORCIE GDYŃSKIM.

W porcie gdyńskim, przy zbiegu ul. Celnej i Rotterdamskiej, firma R. Barcikowski S. A. z Poznania wybudowała magazyn o powierzchni ok. 2.000 m^2, przy którym mieszczą się również lokale biurowe Oddziału wyżej wymienionej firmy. W magazynie tym przewidziane jest miejsce na składowanie artykułów chemicznych i ziół leczniczych zarówno importowanych jak i eksportowanych. Oprócz tego w części magazynu zainstalowane są maszyny służące do krajania ziół i proszkowania niektórych artykułów. Zakres działania firmy obejmuje skup krajowych ziół leczniczych i ziół pochodzenia zamorskiego, przeróbka tego surowca na artykuły drogeryjne i lecznicze oraz handel gotowemi artykułami chemiczno-farmaceutycznemi.



„WIRTSCHAFTSDIENST" O NOWYCH ZADANIACH HAMBURGA.

W ostatnim numerze hamburskiego pisma „Wirtschaftsdienst" ukazała się krótka, ale b. ciekawa notatka obchodząca nasz port, mianowicie o nowych zadaniach portu w Hamburgu.

Stwierdzając na początku, że konkurencja Gdyni i Tryjestu stworzyła zupełnie nową sytuację, w której port hamburski stara się dostosować do nowych warunków współzawodnictwa, autor sądzi, że zwycięstwo Hamburga jest wątpliwe, gdyż warunki przeładunku są tańsze w obcych portach: to też autor żąda, by przynajmniej niemieckie ładunki szły przez porty niemieckie i w ten sposób powiększyły ruch tranzytowy przez porty niemieckie. Wyniki dotychczasowej pracy portu hamburskiego wskazują na pewne sukcesy, uzasadniające dalszą rozbudowę urządzeń portowych, które przydadzą się w przyszłości, w razie dobrych wyników pracy akwizycyjnej i uzdrowienia handlu zagranicznego.

Na razie pogarszają położenie hamburskiego portu jeszcze dwa fakty: 1) zniżka opłat w Rotterdamie i 2) zniesienie sankcyj w stosunku do Włoch, a zatem zwiększenie pracy portu w Tryjeście, który znowu odbierze Hamburgowi handel z Bliskim Wschodem.

Przedstawiając w ciemnych farbach sy-

tuację przeładunkową w porcie hamburskim, autor wyraża nadzieję, że da się ją naprawić dzięki skoordynowanym wysiłkom.

KOMU DAJE PRACĘ WŁASNY PRZEMYSŁ BUDOWY OKRĘTÓW?

Szwedzki ekspert budownictwa okrętów Dr H. Hammar ogłosił w specjalnem wydaniu z okazji 30-lecia istnienia stoczni „Götaverken" bardzo interesujące zestawienie kosztów poszczególnych składowych elementów budowy wojennego statku i statku handlowego, większego typu, wychodząc oczywiście ze stosunków rzeczywistych, szwedzkich. Ponieważ zachodzi duża różnica pomiędzy rozkładem kosztów budowy statków pancernych, a z drugiej strony krążowników (do nich zaliczyć należy również torpedowce), więc te dwie kategorje autor potraktował w zestawieniu z osobna.

Poniższe zestawienie jest ułożone w procentach, przyjmując koszt budowy całej jednostki za 100.

	statki pancerne	krążowniki	handlowe statki
1. Krajowe surowce	3.85	2.60	8.00
2. Przemysł elektrotechniczny	4.84	3.57	1.00
3. Przemysł włókienniczy	0.25	0.74	0.80
4. Przemysł kamieniarski	0.37	0.72	0.50
5. Przemysł drzewny	1.24	1.34	1.00
6. Warsztaty mechaniczne	31.20	29.43	5.20
7. Stocznie okrętowe	23.40	30.50	41.50
8. Kopalnie, produkcja żelaza i metali	21.40	19.05	7.00
9. Przemysł chem.-techniczny	1.40	1.12	1.00
10. Przemysł papierniczy i graf.	0.33	0.89	0.50
11. Zagraniczne materjały	7.93	4.70	30.50
12. Wydatki na przewóz (frachty)	2.18	1.34	2.00
13. Próby i inspekcja	1.61	2.00	1.00

Do porównania został wzięty statek handlowy o nośności 10.000 ton DW. Pytanie: dlaczego dla statku handlowego sprowadza się tak dużo materjałów zagranicznych w porównaniu ze statkami wojennemi, znajduje swą wyczerpującą odpowiedź w tem, że statki handlowe budują się według cen konkurencyjnych i sprowadzają materjały, półfabrykaty i wyroby, kierując się kupiecką kalkulacją. Jednakże konieczność posiadania na wypadek wojny również własnych źródeł dostawy różnych materjałów usprawiedliwia podtrzymywanie tych źródeł przy budowie okrętów wojennych i sama budowa wojennych okrętów w kraju spełnia właśnie zadanie stałego podtrzymywania takiego zastępczego krajowego przemysłu.

Zato na stoczni podczas budowy handlowego statku pozostaje 41.50 procent ceny okrętu, z czego 40 procent przypada pracownikom stoczni, jej administracji i dyrekcji. Zaledwie 1 procent przypada konstruktorom i inżynierom stoczni.

Autor zaleca system kredytów eksportowych dla produkcji handlowych okrętów. Szwedzki system popierania eksportu w drodze kredytu winien poprostu wcielić do siebie produkcję stoczni okrętowych.

Zestawienie kosztów podaliśmy za Scandinavian Shipping Gazette.

SKŁAD I LICZEBNOŚĆ ZAŁÓG W ANGIELSKIEJ MARYNARCE.

Według danych National Union of Seamen w Londynie w roku 1935 było zatrudnionych osób w brytyjskiej marynarce 152.793, wobec 151.001 w roku 1934. W ostatnim roku wśród załóg było obywateli brytyjskich, więc białych Anglików 103.232, 43.125 było hindusów i innych kolorowych z Brytyjskiego Imperjum, noszących zbiorowe miano „laskars", oraz 6.345 obcokrajowców.

Nieznaczny wzrost z 1934 na 1935 rok ilości zatrudnionych w marynarce osób — jest wypadkową ze zmniejszenia ilości obcokrajowców — o 1.303 czyli 17,5 proc. ich stanu z roku 1934, ze zwiększenia ilości laskarów o 103, wreszcie ze zwiększenia ilości brytyjskich marynarzy o 3.161. W kołach pracowników żeglugowych oczekują zmniejszenia ze strony armatorów ilości zatrudnionych laskarów. Między nimi jest również dużo stewardów i są narzekania, że armatorzy zbyt pochopnie tłumaczą zatrudnianie ich względami klimatycznemi. Zatrudnianie laskarów wogóle oznacza olbrzymią oszczędność dla armatora, zamykając równocześnie możność zatrudnienia dla licznych rzesz marynarzy angielskich. Z innej strony część oszczędności uzyskana na laskarach idzie na uprzywilejowane stanowisko, utrzymanie i płace faktycznie zajętych angielskich marynarzy, gdyż jak wiadomo płace angielskich marynarzy w stosunku do innych marynarek stoją na wysokim poziomie i warunki mieszkania ich i wyżywienia stoją również na najwyższym poziomie.

„AMSTERDAMSKI" TYP STATKU W PRAKTYCE".

W ubiegłym roku dużo zaciekawienia wzbudziła budowa na stoczniach holenderskich trzech statków na zamówienie Sowietów, jednakże według planu i patentu Netherlands Shipbuilding Company w Amsterdamie. Są to statki t. zw. „amsterdamskiego" typu, jak dziś nazywają typ opatentowany, służący do przewozu drzewa, jak również i innych towarów.

Obecnie przybył do Amsterdamu jeden z tych statków „Walerii Mezjlacek", po pracy pięciomiesięcznej. Statek ma być przejrzany i przygotowany do dalekiej podróży — ku ujściom rzeki Leny. Eksploatacja statku zdołała wykazać jego duże zalety. Ładuje on przedewszystkiem więcej drzewa aniżeli inne statki tej wielkości. Mając nośność 3.635 ton DW może on ładować 1.400 standardów, wobec

1.200 standardów na statkach normalnych o tej samej nośności. Paradoksalnem jest, że pojemność ładowni jego jest nawet o 6 procent mniejsza niż u zwykłego statku tej wielkości. ładować jednak drzewa może on znacznie więcej, jak wyżej podano.

Również towary nasypowe ładowane luzem zostały podobno (ze źródeł holenderskich) na tym statku ładowane i wyładowywane w czasie o połowę mniejszym aniżeli zwykle.

Statek udaje się obecnie w 33-dniową podróż, w przewidywaniu jednakże możliwości utknięcia w lodzie, bierze prowianty na 14 miesięcy. Podróż ta wykaże również sprawę zdatności statków „amsterdamskiego" typu do żeglugi na wodach arktycznych.

FIŃSKIE REKORDY ŁADOWANIA DRZEWA.

Za wyjątkowo szybkie ładowanie drzewa w stosunkach fińskich uchodzi ładowanie tarcicy (D. B. B.) na statek „Ericus" w Kemi w czerwcu br. Statek załadował większą partję drzewa — 1.217 standardów w trzech dniach i 7 i ½ godzinach, co daje przeciętną w wysokości 370 standardów na dobę. Należy uwzględnić, że w Kemi, leżącem na skrajnym północnym końcu zatoki Botnickiej nocy w czerwcu wcale niema, co oczywiście wpływa w sensie dodatnim na wielkość przeładunku drzewa na dobę.

ZWIĘKSZENIE SUBWENCJI DLA ŻEGLUGI WE FRANCJI.

W tych dniach izba deputowanych przyjęła ustawę o podniesieniu subwencji dla żeglugi morskiej; nadwyżka do końca roku wyniesć ma 110 mil. franków, w tem 60 mil. franków dla towarzystw pracujących na pocztowych kontraktach i 50 mil. franków dla pozostałych towarzystw żeglugi.

Według opinji kierowniczych prywatnych kół żeglugowych sytuacja żeglugi niemniej — się nie poprawi, przeciwnie, pogorszy się. Ostatnie reformy w żegludze podniosły bardzo poważnie wydatki bieżące przedsiębiorstw żeglugi; wymieniana jest kwota 250 mil. franków rocznie jako ekwiwalent tych reform. Wobec ogromnego już zaangażowania państwa w kapitałach żeglugowych, na skutek wprowadzania bardzo kosztownych nowych okrętów, dla których siła inwestycyjna prywatnego kapitału jak i chęć lokaty jest zbyt mała, rosnące deficyty żeglugowe biją w pierwszym rzędzie społeczność-państwo i osłabiają konkurencyjną zdolność żeglugi francuskiej i jej żywotność w pracy na rynku międzynarodowym.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

MOŻLIWOŚCI ZBYTU CERAMIKI I PORCELANY W STANACH ZJEDNOCZONYCH.

W związku z zarządzeniem władz amerykańskich o nałożeniu ceł antydumpingowych na szereg artykułów niemieckich, a między innemi niemieckich wyrobów ceramicznych, otwierają się dla naszego przemysłu ceramicznego pewne możliwości wzmożenia naszego eksportu do Stanów Zjednoczonych i częściowego bodaj zajęcia tych pozycyj eksportowych, które eksport niemiecki wobec nowych ceł będzie musiał opuścić.

Według statystyki amerykańskiej importowały Stany Zjednoczone w r. 1933 wyrobów ceramicznych i porcelanowych za dol. am. 525.000, zaś w roku 1934 za dol. am. 187.000. Na import ten złożyły się w roku 1933: Japonja 45%, Niemcy 23%, W. Brytania 19%, Czechosłowacja 3,7%, w roku 1934 Japonja 57%, Niemcy 11%, W. Brytanja 19%, Czechosłowacja 3,3%. Cyfry naszego eksportu tych artykułów do Stanów Zjednoczonych spadły z dol. am. 5.093 w roku 1932 na dol. am. 2.098 w roku 1933 i wreszcie na dol. am. 244 w roku 1934.

Z wyżej przytoczonych cyfr wynika, że głównym eksporterem ceramiki i porcelany jest Japonja, która nietylko powiększa swój eksport w związku ze wzrostem zapotrzebowania rynku amerykańskiego, ale potrafi natychmiast opanować wszystkie przez inne kraje opuszczone pozycje.

Ze względu jednak na opinję o imporcie japońskim jako dumpingowanym możliwości rozbudowy naszego eksportu istnieją.

Z dotychczasowego doświadczenia amerykańskich importerów ceramiki i porcelany polskiej wynika, że bezwzględnie koniecznem jest dostosowanie naszej produkcji do wymagań rynku odbiorczego.

Rynek amerykański łaknie stale nowości zarówno w fasonach jak i wzorach oraz dobrego wykonania technicznego. Polskie wyroby natomiast są typów dawnych, a ponadto mają braki w technicznem wykonaniu, np. filiżanki niezupełnie przystawały do podstawek, zdarzały się przerwy w rysunkach wzorów, pakowano towar nieodpowiednio do potrzeb transportu morskiego itp.

Producenci pragnący eksportować ceramikę i porcelanę do Stanów Zjednoczonych muszą również liczyć się ze zwyczajami przyjętemi przy sprzedaży. Przedewszystkiem koniecznem byłoby ustanowienie w New Yorku stałego przedstawiciela i stworzenie składu konsygnacyjnego. Skład konsygnacyjny jest wogóle najlepszą formą przedstawicielstwa

dla tego rodzaju artykułów, a zwłaszcza na terenie amerykańskim, ze względu na to, iż sklepy departamentowe (domy towarowe) biorą zazwyczaj po jednym komplecie każdego wzoru, lecz żądają gotowości bezzwłocznego dostarczenia ok. 12 kompletów na wypadek, gdyby dany wzór zaczął znajdować nabywców.

Sklepy departamentowe nabywają towar od importera za płatnością w trzydzieści dni E. O. M. (end of month) co równa się praktycznie około 45-dniowemu kredytowi. Importer musi opłacić cło przy wwozie, które jest wysokie, gdyż wynosi 50% od wartości i 10 centów od każdego tuzina, przyczem do tuzina wlicza się każdy poszczególny kawałek. Mimo wysokich kosztów jest ceramika i porcelana artykułem popłatnym dla detalistów.

Praktycznie największe możliwości istnieją dla niedrogich kompletów śniadaniowych (2 rodzaje talerzy, filiżanki, imbryczek, cukierniczki, naczynie na masło, na śmietankę) o wzorach ludowych t. zw. tutaj „gay peasant designs". Trzeba zaznaczyć, że Czechosłowacja ponownie konkuruje, dostarczając towar tańszy, posiadając dobrą znajomość gustu publiczności amerykańskiej i dostarczając nowości.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTU DO HISZPANJI W DRODZE KOMPENSAT PRYWATNYCH.

W dniu 17 czerwca rb. Centrala Dewiz w Madrycie rozesłała do banków hiszpańskich okólnik, w myśl którego istnieje możliwość dokonywania importu z Polski i Czechosłowacji do Hiszpanji w drodze kompensat prywatnych. Z zarządzenia Centrali Dewiz wynika, że wpłaty z tytułu importu towarów polskich i czechosłowackich na rynek hiszpański w drodze kompensat prywatnych mają być uskuteczniane na t. zw. „rachunki zablokowane" (cuentas bloqueadas).

Dla dokonywania importu na powyższych zasadach wymagane jest uprzednie pozwolenie Centrali Dewiz i złożenie kaucji w wysokości 15% wartości towaru, która będzie stanowiła podstawę do odprawy celnej.

Należy zaznaczyć, że ze względu na istniejące trudności dewizowe na rynku hiszpańskim i poważne zamrożenia firm eksportowych polskich, Ministerstwo Przemysłu i Handlu wydało jeszcze w połowie czerwca rb. instrukcję, upoważniającą Polskie Towarzystwo Handlu Kompensacyjnego do przeprowadzania z rynkiem hiszpańskim prywatnych tranzakcyj kompensacyjnych. Wniosek o przeprowadzenie tranzakcji kompensacyjnej musi być złożony łącznie przez importera polskiego i eksportera polskiego do Ministerstwa Przemysłu i Handlu, za pośrednictwem Polskiego Towarzystwa Handlu Kompensacyjnego. Rozrachunek następuje po stwierdzeniu dokonanego rozliczenia po stronie hiszpańskiej. Powołaną instrukcją Ministerstwa ustalony został również stosunek, w jakim import z Hiszpanji do Polski pokrywać ma dawne zamrożenia i bieżący eksport.

PRZYDZIAŁ DEWIZ ZA TOWARY POLSKIE WYWIEZIONE DO ARGENTYNY.

Kwestja przydziału dewiz po kursie oficjalnym na towary importowane do Argentyny zależy zasadniczo od wielkości eksportu produktów argentyńskich do wchodzącego w rachubę kraju. Z tego też powodu zachodzi stale obawa, że mogą zaistnieć momenty, w których Urząd Kontroli Dewiz w Buenos Aires nie uwzględni podania importera na przydział dewiz po kursie oficjalnym, biorąc pod uwagę poważniejszą nadwyżkę bilansu handlowego na korzyść Polski.

W chwili obecnej niema specjalnego niebezpieczeństwa, gdyż naprzykład w jednym z przetargów polska oferta była droższa od czechosłowackiej o ca 10% i była na drugiem miejscu co do ceny. Pomimo to przypuszczalnie w tym wypadku dostawa przypadnie w udziale Polsce ze względu na niekorzystne saldo bilansu handlowego dla Argentyny w stosunkach z Czechosłowacją w 1-szym kwartale br., podczas gdy w tym czasie w stosunkach z Polską bilans był nieznacznie dodatni dla Argentyny. Dla przykładu podano poniżej dane statystyczne wymiany towarowej Argentyny z Polską i Czechosłowacją w 1-szym kwartale br. (w pesach na podstawie danych argentyńskich):

Eksport z Polski do Argentyny	3.999.564
Import do Polski z Argentyny	4.565.459
Eksport z Czechosłowacji do Argentyny	3.960.255
Import do Czechosłowacji z Argentyny	3.606.495

Nieznacznie ujemne saldo bilansu handlowego dla nas w I kwartale br. nie ma głębszego znaczenia, biorąc pod uwagę, że większe dostawy polskich produktów do Argentyny przypadają, jak o tem świadczą dane za lata 1933 i 1934 r., na drugą połowę każdego roku. Dotyczy to przedewszystkiem węgla, który w ub. r. zajął blisko 25% przysługujących nam dewiz.

Brak jest jeszcze szczegółowych danych statystycznych argentyńskich co do wymiany handlowej w poszczególnych branżach z Polską w 1935 r., a według statystyk polskich w roku ubiegłym przypada na eksport węgla polskiego do Argentyny ca 10% całego eksportu do tego kraju, na eksport zaś żelaza i rur ca 27%. Obok dykt i drzewa w ogólności są to najpoważniejsze działy naszego eksportu do Argentyny pomimo, że coraz bardziej rozwija się także eksport innych produktów bardziej wysokowartościowych.

Obecnie niema żadnych informacyj, by w innych branżach czyniono jakiekolwiek trudności w przydziale dewiz po kursie oficjalnym dla eksportu polskiego za wyjątkiem mebli giętych. Jednakże trzeba zwrócić uwagę, że w branży mebli giętych żadne państwo nie korzysta z tych dewiz ze względu na ochronę rozwijającego się przemysłu w Argentynie.

TRAKTOWANIE TOWARÓW POLSKICH W BRAZYLJI POD WZGLĘDEM DEWIZOWYM.

W dn. 27. V. br., Banco do Brasil, opierając się na telegr. wiadomościach prasowych o wprowadzonej w Polsce reglamentacji dewizowej, wydał okólnik, polecając wszystkim bankom zaliczać Polskę w poczet krajów reglamentujących dewizy i utworzyć konta zablokowane w miejsce dotychczasowego przydziału wolnych dewiz. Zarządzenie to dotyczyło również wstrzymania przydziału dewiz na pokrycie dawnych należności polskich eksporterów. Tego rodzaju zarządzenie stosuje Banco do Brasil, w drodze retorsji, bez wyjątku do wszystkich krajów, które w jakikolwiek sposób blokują i akumulują należności z tytułu importu z Brazylji.

Niezwłocznie po wydaniu tego okólnika miała miejsce interwencja u kompetentnych władz brazylijskich wyjaśniająca, że reglamentacja dewiz w Polsce nie ma na celu akumulowania należności z tytułu importu z Brazylji. W wyniku tej interwencji wspomniany okólnik został odwołany, przyczem płatności z tytułu naszego eksportu do Brazylji mają być w dalszym ciągu pokrywane wolnemi dewizami. Załatwienie to umożliwiło uniknięcie jakichkolwiek trudności w zakresie naszego normalnego eksportu do Brazylji.

Natomiast omawiane zarządzenie Banco do Brasil, pomimo, że zostało natychmiast uchylone, wpłynęło na opóźnienie przydziału raty dewiz, na pokrycie dawnych zamrożonych należności naszych eksporterów, z uwagi na zwłokę, jaka zaszła w rozesłaniu okólnika anulującego poprzedni z dn. 27. V. br. Wskutek powtórnej interwencji przydział tej raty ma nastąpić w najbliższym czasie.

Należy przy sposobności zaznaczyć, że w Brazylji istnieją częściowe ograniczenia dewizowe, oraz pewne ograniczenia prywatnych przekazów zagranicę, w odniesieniu do eksportu z Brazylji (obowiązek odstępowania pewnego procentu dewiz, zależnie od artykułów, Bankowi do Brasil) natomiast import do Brazylji nie podlega w chwili obecnej ani ograniczeniom kontyngentowym, ani dewizowym. W stosunku do krajów jednak, które stosują ograniczenia dewizowe i wstrzymują przydział dewiz na pokrycie importu z Brazylji, Banco do Brasil stosuje retorsje i akumuluje odnośne należytości na koncie zablokowanem.

ŚWIADECTWA POCHODZENIA.

Dnia 28 lutego 1936 ogłoszone zostało rozporządzenie wprowadzające z dniem 21 kwietnia 1936 obowiązek dołączania świadectw pochodzenia do transportów wszystkich towarów wysyłanych do Iranu. Świadectwa takie winny być poświadczone przez właściwą władzę w kraju pochodzenia towaru.

Przy imporcie wszystkich towarów świadectwa pochodzenia są niezbędne. Świadectwo takie winno być sporządzone według wzoru Nr. 2 przez Izbę Przemysłowo-Handlową i nie wymaga poświadczenia przez władze konsularne irańskie (perskie).

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 7 DO 17 LIPCA 1936 ROKU.

ABISYNJA. Opracowywana nowa taryfa celna będzie miała za cel, wbrew fiskalnemu charakterowi taryfy dotychczasowej, stworzyć możliwości rozwojowe dla miejscowego gospodarstwa, a tem samem będzie musiała zahamować bardzo znaczny obecnie import towarów obcych.

BUŁGARJA. Ukazało się rozporządzenie uzupełniające do ogólnego rozporządzenia o przywozie i wywozie stanowiące, że tranzakcje kompensacyjne odnośnie eksportu już dokonanego mogą być zatwierdzane, o ile chodzi o towary szybko psujące się jak owoce, jarzyny, drób, mięso, jaja itp. oraz o ile wywóz miał miejsce nie wcześniej niż przed dwoma miesiącami.

Ogłoszone zostały zasady, w myśl których udzielane będą pozwolenia na wwóz lekarstw zagranicznych.

CZECHOSŁOWACJA. Układ rządu z Syndykatem zwierzęcym, który upłynął 30. V. br., został przedłużony do 30. IX. br. W międzyczasie mają być prowadzone dalej rokowania o nowe uregulowanie handlu produktami hodowli, czyli o t. zw. monopol hodowlany.

W Dzienniku Urzędowym z dnia 8 ub. m. ogłoszona została ustawa przedłużająca moc obowiązującą ustawy o ochronie waluty z r. 1932 i z r. 1934 aż do końca r. 1940. Nowa ustawa wchodząca w życie w dn. 1. VIII. 1936 zawiera postanowienia zaostrzające kary za przestępstwa walutowe i przewiduje wydalenie obcokrajowców, którzy takich przestępstw się dopuścili.

Dodatki celne do zbóż zostały obniżone z dn. 10 ub. m. Jednocześnie obniżono także cło na smalec gęsi i wieprzowy oraz na inne rodzaje tłuszczu.

DANJA. Ukazało się wyjaśnienie w sprawie clenia ram motocyklowych.

FRANCUSKA AFRYKA ZACHODNIA. W koloniach Dahomej i Wybrzeże Kości Słoniowej wprowadzone zostały ograniczenia kontyngentowe szeregu artykułów, a między innemi przywozu przetworów

mięsnych, ziemniaków, cukru, cementu, żelaza i stali, wyrobów fajansowych, przędzy i tkanin bawełnianych, odzieży i bielizny oraz naczyń kuchennych. Polska specjalnego kontyngentu na te artykuły nie otrzymała i może korzystać jedynie z kontyngentu ustalonego dla „innych krajów".

FRANCUSKIE POSIADŁOŚCI. Dekret francuski z 24. 6. br. zatwierdza zmianę cła na nasiona i owoce oleiste oraz na różne artykuły tłuszczowe.

HISZPANJA. W Dzienniku Urzędowym zamieszczono sprostowanie odnośnie ważności pozwoleń przywozowych na drzewo z poz. 101 tar. celn. hiszp., które ważne są 180 dni, a nie 150 dni jak to poprzednio ogłoszono.

Zostało obniżone cło na benzynę przeznaczoną dla motorów rolniczych w małych gospodarstwach.

Dnia 4. 6. br. przedłużono na okres 3 miesięcy termin powrotnego wywozu beczek do wina.

Ustalone zostały nowe stawki opłat pobieranych od surowego jedwabiu na rzecz Instytutu Popierania Krajowej Produkcji Jedwabiu.

HOLENDERSKIE POSIADŁOŚCI. — INDJE HOLENDERSKIE. Z dn. 10 czerwca br. wwóz mydeł zwykłych i toaletowych włączony został do systemu licencyj przywozowych.

Rozporządzenie z 9 maja br. ustanawia specjalne przepisy w sprawie znakowania esencji octowej, octu skoncentrowanego oraz roztworów kwasu octowego. Rozporządzenie wchodzi w życie 15 listopada br.

Oczekiwane jest wprowadzenie nowych ograniczeń przywozowych głównie w zakresie tekstyljów.

IRLANDJA. Z dn. 1 ub. m. cło na tapety zostało podwyższone oraz zostały zniesione ograniczenia kontyngentowe na przywóz cementu, który jednak nadal uzależniony jest od pozwoleń przywozowych.

KANADA. Nastąpiła zmiana tekstu kilkunastu pozycyj taryfy celnej, przyczem naogół stawki dotychczasowe zostały zachowane.

NIEMCY. Z dn. 16 ub. m. zwolniono wwóz kilkunastu rodzajów roślin od pozwoleń przywozowych.

PALESTYNA. Według ostatnio wydanego rozporządzenia Nr. 40 przywóz szczeciny dozwolony jest tylko po zbadaniu transportu przez Departament Zdrowia.

PARAGWAJ. Rząd postanowił pobierać dalszą dodatkową opłatę od ceł w wysokości 5%.

PORTUGALJA. Rozporządzenie z 8 lipca br. zmienia stawki celne na gazy dla celów ogrzewalniczych i oświetleniowych oraz na wagi automatyczne i półautomatyczne.

RUMUNJA. Rozporządzenie ministerjalne, które weszło w życie 3 ub. m., postanawia wbrew dotychczasowej praktyce, że opłaty kontyngentowe nie będą pobierane od towarów zwolnionych od ograniczeń kontyngentowych rozporządzeniem z 30 maja (por. Inf. Eksp. z 10 czerwca i 1 lipca br.)

STANY ZJEDNOCZONE. Zainteresowani przemysłowcy złożyli wniosek o zbadanie możliwości podwyższenia cła na pończochy bawełniane.

Ukazały się orzeczenia Trybunału Celnego w sprawie taryfikacji plastrów leczniczych.

TURCJA. Na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów towary przeznaczone lub sprzedane na targach w Izmirze, pochodzące z krajów, z któremi Turcja ma układy rozrachunkowe lub bilans handlowy dodatni, a objęte listą S lub KI, mogą być importowane do Turcji w ilości ustalonej w tych listach na 6 miesięcy. Ponadto tranzakcje uskutecznione na tych targach będą korzystały z przydziału wolnych dewiz do wysokości 3.000 funtów tureckich dla każdego wystawcy.

Ukazały się wyjaśnienia taryfikacyjne w sprawie clenia tkanin rodzaju t. zw. „Madras".

URUGWAJ. Jęczmień browarniany został zwolniony od opłacania cła w złocie. Nastąpiła zmiana cła na perfumerje i artykuły toaletowe.

WIELKA BRYTANJA. Z dn. 3. ub. m. nastąpiła podwyżka cła na artykuły i tkaniny, które zostały wykonane w całości lub częściowo z nici papierowych.

Z dniem 11. ub. m. podwyższone zostało cło na traktory rolnicze.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Odbiorcza firma belgijska prosi o złożenie jej ofert na suche deski sosnowe. P/17773/40/Ż.

Firma agenturowa w Costa Rica interesuje się importem artykułów różnych branż. P/18330/61/Ż.

Firma amerykańska chciałaby importować tekturowe podstawki do piwa z Polski. P/14433/61/Ż.

Rząd Indyj Brytyjskich ogłosił przetarg na dostawę różnych lekarstw (m. in. kreozotu). Warunki przetargu do odebrania w P. I. E. P/17487/47/Ż.

Firma w Montrealu (Kanada) interesuje się importem smoły drzewnej z Polski. P/17331/47/Ż.

Firma szwedzka poszukuje fabryk płytek ściennych i kafli. P/17755/65/Ż.

Firma w Tel-Aviv interesuje się nawiązaniem stosunków z polskimi eksporterami różnych branż. P/17555/4E/Ż.

Firma w Brazylji pragnie nawiązać stosunki handlowe z polskiemi fabrykami szkła i porcelany. P/17644/63/3.

Firma belgijska interesuje się importem kosmetyków wszelkiego rodzaju z Polski. P/16586/47/Ż.

Poważna firma w Buenos Aires obejmie przedstawicielstwa różnych artykułów. E/17016/5C/Kl.

Firma w Bombaju interesuje się importem wszelkiego rodzaju artykułów polskiego pochodzenia. P/12245/3B/Kl.

Firma maltańska interesuje się importem obuwia męskiego i damskiego z Polski. P/17712/64/M.

Firma angielska poszukuje dostawców wikliny. P/18573/49/Sz.

Firma kanadyjska poszukuje dostawców zabawek i wyrobów papierowych. P/17505/54/Sz.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

UWAGA.

Firmy polskie, do których zwróci się firma Mitri Rachid Mattar w Beyrucie zechcą porozumieć się z Państw. Instytutem Eksportowym. E/17082/22/Kl.

—o—

Firma austrjacka pragnie importować z Polski sporysz i lycopodium.

Firma japońska w Osaka poszukuje odbiorców na muszle morskie do wyrobu guzików.

Firma londyńska, utrzymująca stosunki handlowe z rynkami zamorskiemi, zamierza wejść w kontakt z polskimi importerami i eksporterami.

Firma panamska ofiaruje swe usługi przy eksporcie towarów polskich do Panamy.

Bliższych informacyj udzieli Referat Statystyczny naszej Izby.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

POTRZEBA ZORGANIZOWANIA UBEZPIECZENIA SIECI RYBACKICH.

Sytuacja naszych wód terytorjalnych, na drodze statków zdążających do Gdyni i Gdańska, oraz wracających z tych portów w żegludze zagranicznej stawia nasze rybołówstwo przybrzeżne, systematycznie i szybko się rozwijające w szczególnie trudne położenie ze względu na niebiezpieczeństwo uszkodzenia narzędzi połowów i w mniejszym stopniu samych statków rybołówczych przez przejeżdżające statki.

Rzadko gdzie tak blisko przy otwartych brzegach można znaleźć takie zagęszczenie ruchu okrętowego, na Bałtyku zaś sytuacja ta nie spotyka się nigdzie. Oto przyczyny tego zagęszczenia:

1) Przeszło 90 procent statków w żegludze zagranicznej zawijających do Gdyni i Gdańska przebywa odcinek wód przybrzeżnych cypel Hel — przylądek Rozewie, conajmniej w jedną stronę, oraz przeszło połowa statków używa tej drogi w obie strony.

2) Konfiguracja brzegu, pozwalająca statkom na oszczędzenie drogi w razie trzymania się bliżej brzegu, oraz szybkie narastanie głębokości po zewnętrznej stronie półwyspu helskiego powodują trzymanie się statków blisko linji brzegowej, jadąc po „terenach“ połowów naszych rybaków.

Skutki tej nawigacji tuż przy brzegu nieraz bywają ujemne, gdyż ilość wypadków wyrzucania się statków na piaszczyste rewy przybrzeżne są dość częste. Ale nawet przy ściąganiu takich osiadłych na mieliźnie statków, zazwyczaj przy pomocy kilku holowników, zachodzą wypadki niszczenia dużych ilości sieci. —

Połowy więc naszych rybaków przed zewnętrznem wybrzeżem można nazwać połowami na bardzo uczęszczanym wąskim, prowadzącym przez ich miejsca pracy sieciami, trakcie morskim. Tem dotkliwiej odczuwa się brak organizacji ubezpieczenia rybaków od strat wywołanych wypadkami niszczenia sieci i innych narzędzi na tym trakcie.

Trudno, biorąc porównanie z życia lądowego, wyobrazić sobie dziś dużej arterji miejskiej, na której kursowałyby samochody niczem nie ubezpieczone od wypadków: byłoby to groźne dla ich właścicieli i jeszcze gorsze dla przechodniów. Dziś bez ubezpieczenia odpowiedzialności, którą jest asekuracja pojazdów mechanicznych, nie można wyobrazić sobie rozwiniętego ruchu samochodowego.

Na morzu inaczej: dochodzenie szkód, przytrzymanie szkodnika jest trudniejsze, więc podzielone winny być nie odpowiedzialność za zadanie szkód, lecz ryzyko doznania szkód, jak to ma miejsce również w lądowej asekuracji od ryzyka doznania szkód.

Rybacy więc muszą mieć swe narzędzia ubezpieczonemi i to możliwie od różnych przyczyn strat, coby odpowiadało ubezpieczeniom statku casco.

W tego rodzaju asekuracji, oczywiście najodpowiedniejszem byłoby zastosować asekurację zbiorową i obejmującą wszystkich nie tracąc jednakże łączności z asekuracją ogólną, mając na względzie możliwość koasekuracji i reasekuracji, dla zabezpieczenia się od ryzyka wielkich jednoczesnych strat, oraz w celu racjonalnego postawienia samej asekuracji i chronienia jej interesów, bez szkody dla ubezpieczonych.

Dobrze w ten sposób zorganizowane ubezpieczenie mienia rybaków, znajdującego się na morzu, we własnym interesie, jako ubezpieczenie, znalazłoby najwłaściwsze drogi dla zapobiegania wypadkom, dla ochrony wystawionych narzędzi od kradzieży i t. d.

Z RYNKU ŚLEDZIOWEGO.

Ostatnie notowania cen śledzi solonych w Gdyni:

Płacono za śledzie oclone franco wagon za 1 całą beczkę w złotych:

1. *Szkockie matjasy.* Stornoway medium 85—88; selected 95—98; large 105—110; lernick medium 75 — 78; selected 85 — 88; large 95—98. Matjasy notowane zawsze za 2 półbeczki.

2. *Szkockie mocno solone śledzie.* Small matties (Lernick) 72, matties 76, matfulls 80. Wick-Stronsay I trade: small matties 78—83, matties 82—86, matfulls 85—89. Crown matties 73—76. Crown medium 73—76. Za 2/2 o 3 zł drożej. Zamiast 1 trade gatunki ordinary o 5 zł na beczce tańsze.

3. *Norweskie.* Normaties 53—57, sloe 5/6 42 do 45, sloe 6/7 — 47, Vaar 5/6 — 38 do 40, Vaar 6/7 — 36 do 41, schneideheringe — 80.

4. *Islandzkie,* stare: Pata 55—60.

Sytuacja na rynku śledziowym: Śledzie zwykłe angielskie mają tendencję mocną, śledzie norweskie również są mocniejsze. Matjasy prawdopodobnie również będą mocniejsze, o ile ostatecznie się wyjaśni, że tegoroczne połowy islandzkie matjasów będą tak samo małe, jak były w roku ubiegłym.

KRONIKA.

— **PRODUKCJA LODU W GDYNI.** Ostatnio zaszedł w Gdyni godny zastanowienia brak lodu. Oto statek chłodnia Steady zafrachtowany przez Mewę dla przewozu śledzi świeżych w lodzie musiał zakupić na drogę 18 ton lodu w Gdańsku, gdyż w Gdyni zabrakło lodu. Na pierwszą podróż w dniu 1 lipca statek ten otrzymał w Gdyni 33 t lodu. Na drugą podróż w połowie lipca otrzymał w Gdyni tylko 5 ton lodu z Chłodni Rybnej, a resztę 18 ton lodu dokupił w Gdańsku. Lód na drugą podróż poddano zmieleniu na młynku Chłodni Rybnej i zapakowano do beczek. Na podstawie doświadczenia pierwszej podróży statku Steady, ustalono, że są możliwości eksportu lodu polskiego dla konserwacji śledzi angielskich na wyspach Szetlandzkich. Należy podkreślić, że rybołówstwo dalekomorskie spotrzebowuje zagranicą duże ilości lodu mielonego (w niektórych portach parowce rybackie zabierają dziennie do kilkuset ton lodu). Dotychczas w Polsce na potrzeby rybołówstwa produkuje się nieznaczne ilości lodu (kilka ton w sezonie połowów Bornholmskich).

Pierwszy brak lodu dla statku Steady zwrócił uwagę na to zagadnienie. W Gdyni są czynne dwie fabryki lodu o produkcji 32 ton na dobę (Chłodnia Rybna 20 ton i Chłodnia Portowa 12 ton), a zapotrzebowanie samego miasta Gdyni w czasie upalnych dni lipca dochodziło do dwudziestu kilku ton na dobę. Poza miastem pewne ilości lodu zabierają statki zagraniczne i polskie odchodzące z Gdyni. Lód jako środek konserwacji produktów żywnościowych i napojów, dla miasta Gdyni i dla portu (statki) stanowi już ważne zagadnienie. Spożycie w latach ostatnich wyniosło: 1932/33: 1.136 ton, w roku 1933/34: 2.182 ton, i w 1934/35: 1.912 ton lodu sztucznego z dwu fabryk gdyńskich. Do tych cyfr należy dodać kilkaset ton lodu sztucznego rocznie (obecnie np. ze składu w Ossowie koło Gdyni).

Przeciętna cena zakupu w fabrykach lodu sztucznego wynosi 23,50 zł za jedną tonę. Detaliczna cena sprzedaży w mieście około 33,— zł za tonę.

W najbliższych latach należy się liczyć z rozbudową produkcji lodu.

(Komun. Portu Rybackiego)

Regularne linje Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	

A. Porty wód europejskich

		FINLANDJA		
s/s CAPELLA*	10. 8.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby)	s/s CIESZYN*	5. 8.
s/s CIESZYN*	17. 8.	*(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	s/s CAPELLA*	12. 8.
—		**1) Helsinki, Kotka, Viipuri**	s/s MARTHA RUSS I.	7. 8.
		2) Turku, Helsinki, Viipuri	s/s PITEA	14/15. 8.
		(Lenczat & Co, Sp. z o. o.) co tydzień		
		ZWIĄZEK SOWIECKI		
s/s MARRAKECH*	9. 8.	**Leningrad**	s/s MARRAKECH*	5. 8.
s/s MEKNES*	23. 8.	*Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	s/s MEKNES*	19. 8.
		ESTONJA		
s/s CAPELLA*	10. 8.	**Tallinn**	s/s CIESZYN*	5. 8.
s/s CIESZYN*	17. 8.	*(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	s/s CAPELLA*	12. 8.
		Tallinn		
—		*(Rothert & Kilaczycki)*	s/s JÄRVAMAA	5. 8.
		co 2 tygodnie	s/s KODUMAA	19. 8.
		Tallinn		
s/s HALFDAN	16. 8.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s HALFDAN	17. 8.
s/s MAGNUS	30. 8.	co 2 — 3 tygodnie	s/s MAGNUS	31. 8.
		ŁOTWA		
s/s URANUS* lub subst. (via Bremen)	10. 8.	**Ryga** *(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s URANUS* lub subst.	10. 8.
s/s MINOS* lub subst.	17. 8.	co tydzień	s/s MINOS* lub subst.	17. 8.
		Ryga		
s/s HALFDAN	16. 8.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s HALFDAN	17. 8.
s/s MAGNUS	30. 8.	co 3 tygodnie	s/s MAGNUS	31. 8.
		Ryga — Liepaja		
s/s ANNA GRETA	16. 8. 30. 8.	*(Żegluga Polska S. A.)* co 2 tygodnie	s/s ANNA GRETA	5. 8. 19. 8.
		LITWA		
s/s ANNA GRETA	16. 8. 30. 8.	**Kłajpeda — Memel** *(Żegluga Polska S. A.)* co 2 tygodnie	s/s ANNA GRETA	5. 8. 19. 8.
s/s MARIEHOLM*	7. 8.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 8 dni	s/s MARIEHOLM*	7. 8.
s/s HALFDAN	16. 8.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s HALFDAN	17. 8.
s/s MAGNUS	30. 8.	co 2 tygodnie	s/s MAGNUS	31. 8.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		SZWECJA		
		Stockholm — Norrköping		
s/s TORA	9. 8. 23. 8.	*(Polska Agencja Morska)* co 14 dni	s/s TORA	12. 8. 26. 8.
		Stockholm — Kalmar		
s/s MARIEHOLM*	7. 8.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 10 dni	s/s MARIEHOLM*	7. 8.
		Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg		
s/s IWAN	17/18. 8.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s IWAN	17/18. 8.
s/s BLENDA	10. 8. 24. 8.	*(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	s/s BLENDA	12. 8. 26. 8.
		Helsingborg, Malmö, Göteborg		
s/s EGON	10. 8. 17. 8.	*(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)* co tydzień	s/s EGON	10. 8. 17. 8.
		NIEMCY		
		Hamburg		
STATEK STATEK s/s TCZEW	8. 8. 11. 8. 13. 8.	*(Pool: 3 niemieckie towarzystwa i S. A. Żegluga Polska)* *Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska* 2 razy w tygodniu	STATEK STATEK s/s TCZEW	8. 8. 11. 8. 13. 8.
		Bremen		
s/s URANUS* lub subst.	10. 8.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)* co tydzień	s/s URANUS* lub subst. via Ryga	10. 8.
s/s MINOS* lub subst.	17. 8.		s/s MINOS* lub subst.	17. 8.
		DANJA		
		Kopenhaga		
s/s SLEIPNER	5. 8. 12. 8.	*(F. G. Reinhold Ltd.)* co tydzień	s/s SLEIPNER	6. 8. 13. 8.
		Kopenhaga *(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	s/s MARRAKECH*	27. 7. 9. 8.
		Kopenhaga		
m/s PIONIER I	10. 8. 24. 8.	*(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	m/s PIONIER I.	12. 8. 26. 8.
		Odense — Aarhus		
m/s ERNA	9. 8. 23. 8.	*(F. G. Reinhold Ltd.)* co 2 tygodnie	m/s ERNA	9. 8. 23. 8.
		NORWEGJA		
		Wschodnio - norweskie porty: Oslo, Moss, Drammen i inne		
m/s BALZAC m/s BATAVIA	6. 8. 10. 8.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 1—2 tygodnie	m/s BALZAC m/s BATAVIA	6. 8. 10. 8.
		Zachodnio - norweskie porty: Stavanger — Bergen — Trondheim i inne		
s/s URSA	10. 8.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2—3 tygodnie	s/s URSA	17. 8.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		WYSPY BRYTYJSKIE		
		Londyn		
s/s LECH*	9. 8.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LECH*	13. 8.
s/s BALTROVER*	16. 8.	co 2 tygodnie	s/s BALTROVER*	20. 8.
		(Pol. Zjedn. Korp. Baltycka) co 2 tygodnie		
		Hull		
s/s LUBLIN*	9. 8.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LUBLIN*	13. 8.
s/s LWÓW*	16. 8.	co tydzień	s/s LWÓW*	20. 8.
		Manchester/Liverpool		
STATEK	8. 8.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co 1—2 tygodnie	STATEK	8. 8.
STATEK	8. 8.	**Leith/Grangemouth** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co tydzień	STATEK	8. 8.
		Bristol *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*		
s/s STÖR	ok. 22. 8.	co miesiąc	s/s STÖR	ok. 22. 8.
		HOLANDJA		
		Amsterdam		
s/s MEROPE lub subst.	11. 8.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s MEROPE lub subst.	11. 8.
s/s ARIADNE lub subst.	18. 8.	co tydzień	s/s ARIADNE lub subst.	18. 8.
		Rotterdam		
s/s PUCK	11. 8.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CHORZÓW	5. 8.
s/s CHORZÓW	18. 8.	co tydzień	s/s PUCK	12. 8.
s/s OREST l. s.	6. 8.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s OREST l. s.	6. 8.
s/s ARIADNE lub subst.	13. 8.	1—2 razy w tygodniu	s/s ARIADNE lub subst.	13. 8.
s/s BUTT	10. 8.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUTT	10. 8.
s/s BUSSARD	20. 8.	co 10—11 dni	s/s BUSSARD	20. 8.
		(Lenczat i Ska z o. o.)		
s/s WIBORG	ok. 14. 8.	co 2 tygodnie	s/s WIBORG	ok. 14. 8.
		BELGJA		
		Antwerpja		
s/s ŚLĄSK*	11. 8.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s HEL	5. 8.
s/s HEL	18. 8.	co tydzień	s/s ŚLĄSK*	12. 8.
s/s BUTT	10. 8.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUTT	10. 8.
s/s BUSSARD	20. 8.	co 10—11 dni	s/s BUSSARD	20. 8.
—		*(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	s/s ANNA T	ok. 20. 8.
s/s KODUMAA	17. 8.	**Antwerpja**	—	
s/s JÄRVAMAA	31. 8.	*(Rothert & Kilaczycki)*		
		FRANCJA		
s/s WARSZAWA*	11. 8.	**Havre/Cherbourg**	s/s WARSZAWA*	14. 8.
	25. 8.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)* co 2 tygodnie		28. 8.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Havre		
s/s MARRAKECH* s/s MEKNES*	5. 8. 19. 8.	*(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	s/s MARRAKECH* s/s MEKNES*	9. 8. 23. 8.
		Dunkerque — Havre La Pallice — Bordeaux		
s/s HALFDAN s/s MAGNUS	16. 8. 30. 8.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s HALFDAN s/s MAGNUS	17. 8. 31. 8.
		HISZPANJA — PORTUGALJA MAROKKO — ALGIER — ITALJA		
		Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala		
s/s LAS PALMAS	15. 8.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s LAS PALMAS	15. 8.
		Valencia — Barcelona		
—		*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2 tygodnie	—	
		Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo		
m/s SCANIA	17. 8.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres	—	
		Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles		
s/s ALGARVE	17. 8.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co miesiąc	s/s ALGARVE —	17. 8.
		PORTY LEWANTU		
m/s VINGALAND m/s VASALAND	10. 8. 2. 9.	**Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa** *(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)* co 1—2 tygodnie	m/s HEMLAND m/s VASALAND	16. 8. 6. 9.
		Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth		
—		*(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	s/s ANNA T	ok. 20. 8.
		Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth, Saloniki		
s/s SARMACJA m/s LEWANT	17/18. 8. 13. 9.	*(Rothert & Kilaczycki Sp. z o. o.)* co miesiąc	s/s SARMACJA	19/22. 8.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów
	B. Porty dalsze	
m/s BATORY* 13. 8. m/s PIŁSUDSKI* 31. 8. m/s BATORY* 19. 9.	**New York — Halifax** *(Gdynia — Ameryka L. Ż.)* co 2—4 tygodnie	m/s PIŁSUDSKI* 11. 8. m/s BATORY* 25. 8. m/s PIŁSUDSKI* 3. 9.
s/s ARGOSY* 8. 8. s/s SAGAPORACK* 15. 8.	**Nowy York (New York) — Filadelfja (Philadelphia)** *(American Scantic Line)* co tydzień	s/s CLIFFWOOD* 6. 8. s/s SCANPENN* 13. 8. s/s ARGOSY* 20. 8.
s/s LAS PALMAS 15. 8.	**Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s LAS PALMAS 15. 8.
m/s VALPARAISO 16. 8. m/s KR. MARGARETA 4. 9.	**Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires** *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	m/s SANTOS 3. 8. m/s VALPARAISO 27. 8.
s/s HERAKLES 12. 8.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	m/s SALTA 10. 8. m/s BORGA 1. s. pocz. września
s/s PUŁASKI 23. 8. 25. 10.	*(Rothert & Kiłaczycki)* co 6 tygodni	s/s PUŁASKI 2. 9.
m/s HAMMAREN 26. 8. m/s KAAPAREN 25. 9.	**Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co miesiąc	—
—	**Port Said — Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanhai — Kobe — Yokohama** (Takao Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen i Osaka) *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	s/s ASPHALION 8. 8. s/s ANTILOCHUS 29. 8. m/s MEDON 19. 9.
—	**Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon** *(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co miesiąc	—
	PORTY GULFU	
m/s TORONTO 25. 7. m/s TOPEKA 14. 8. m/s TITANIA 17. 8. m/s TROLLEHOLM 24. 8.	**Houston, Galveston, New Orleans** *(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co 3—10 dni na wejściu co miesiąc na wyjściu	m/s UDDEHOLM 15. 8.
—	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2—4 tygodnie	—
—	**Porty Australji** *(Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin." oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

5 sierpnia:

m/s SANTOS lin. po ładunek do Rio. Santos, Buenos Aires, PAM.

s/s MARRAKECH lub subst. lin. z Havre via Kopenhaga, w drodze do Leningradu, PAM.

s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wy- i załadowania, Reinhold.

s/s FALKEN po drzewo, Behnke & Sieg.

s/s SYLVIA po węgiel, Bergenske.

s/s OTTO ALFRED MÜLLER. PAM.

6 sierpnia:

s/s CLIFFWOOD lin. z portów bałtyckich w drodze do N. Yorku i Filadelfji. American Scantic Line.

s/s OREST lub subst. lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Wolff.

m/s BALZAC lin. z portów wsch. norweskich dla wy- i załadowania, Bergenske.

s/s GUDRUN po węgiel, PAM.

s/s SVINT po węgiel, Bergenske.

s/s KJELL BILLNER po węgiel, Bergenske.

s/s HELFRID po węgiel, Bergenske.

m/s BISHORST z otrębami, Behnke & Sieg.

7 sierpnia:

s/s MARIEHOLM lin. wschodnio-szwedzka dla wy- i załadowania, Bergenske.

s/s MARTHA RUSS I. lin. po ładunek do Helsinki, Kotka, Viipuri, Lenczat.

s/s ENGLAND, po węgiel, PAM.

s/s FYRILEIF po węgiel, PAM.

s/s GLEN TILT po węgiel, Behnke & Sieg.

s/s LYDIA po węgiel, PAM.

s/s HULDA THORDEN po węgiel, PAM.

8 sierpnia:

s/s ARGOSY lin. z N. Yorku via Kopenhaga tylko dla wyladowania, Am. Sc. Line.

s/s SVANHOLM lin. lub subst. z Manchester/Liverpool dla wy- i załadowania, Reinhold.

s/s MINORCA lub subst. lin. z Leith/Grangemouth dla ładowania. Reinhold.

STATEK lin. z Hamburga dla wy- i załadowania, Prowe.

s/s PEGASSOS z rudą, Behnke & Sieg.

9 sierpnia:

s/s KASTELHOLM lin. dodatk. wschodu. szwedzk. dla wy- i załadowania. Bergenske.

s/s MARRAKECH lub subst. lin. z Leningradu w drodze do Havre/Southampton via Kopenhaga, PAM.

s/s LECH lin. z Londynu tylko dla wyokręt. pasażerów i wyład. towarów, Polbrit.

s/s LUBLIN lin. z Hull tylko dla wyokręt. pasaż. i wyład. towarów. Polbrit.

m/s ERNA lin. z Aarhus/Odense dla wy- i załadowania, Reinhold.

s/s VIKING po węgiel. PAM.

10 sierpnia:

m/s SALTA lin. po ładunek do Rio. Santos. Buenos Aires, Bergenske.

s/s CAPELLA lin. z Tallinna/Helsinki dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.

m/s VINGALAND lin. z portów Lewantu dla wy- i załadowania, Polska—Lewant.

m/s BATAVIA lin. wsch. norweska dla wy- i załadowania, Bergenske.

s/s BLENDA lin. zach. szwedzka dla wy- i załadowania, PAM.

s/s TORA lin. wsch. szwedzka dla wy- i załadowania. PAM.

s/s URANUS lub subst. lin. z Bremy i Rygi dla wy- i załadowania. Wolff.

s/s BUTT lin. z Antwerpji/Rotterdamu dla wy- i załadowania, Prowe.

s/s URSA lin. zach. norweska tylko dla wyładowania. Bergenske.

s/s EGON lin. zach. szwedzka dla wy- i załadowania, Behnke & Sieg.

s/s ANTONIO LIMONCELLI po węgiel. Behnke & Sieg.

s/s WILNO po węgiel, PAM.

ż/m BONAVISTA po węgiel, PAM.

11 sierpnia:

s/s ŚLĄSK lin. z Antwerpji dla wy- i załadowania. Żegluga Polska.

s/s PUCK lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.

s/s WARSZAWA lin. z Havre via Londyn dla wy- i załadowania i zaokrętowania emigrantów, Polbrit.

s/s LECH lin. z Gdańska po pasaż. i towary do Londynu, Polbrit.

s/s LUBLIN lin. z Gdańska po pasaż. i towary do Hull. Polbrit.

s/s MEROPE lub lubst. lin. z Amsterdamu dla wy- i załadowania. Reinhold.

STATEK lin. z Hamburga dla wy- i załadowania. Prowe.

12 sierpnia:

s/s HERAKLES lin. z Buenos Aires, Santos, Rio tylko dla wyładowania, Bergenske.

s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wy- i załadowania, Reinhold.

s/s WM. TH. MALLING z rudą, Behnke & Sieg.

13 sierpnia:

m/s BATORY lin. z N. Yorku via Kopenhaga z pocztą, pasaż. i towarami, Gd. Am. L. Żegl.

s/s SCANPENN lin. z portów bałtyckich w drodze do N. Yorku via Kopenhaga, American Sc. Line.

s/s KATHOLM lub subst. lin. z Manchester/Liverpool dla wy- i załadowania, Reinhold.

s/s ARIADNE lub subst. lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Wolff.

14 sierpnia:

m/s TOPEKA lin. z portów zatoki Meksykańskiej (Gulfu) tylko dla wyładowania, Bergenske.

s/s WIBORG lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Lenczat.

s/s PITEA lin. po ładunek do Turku, Helsinki, Viipuri, Lenczat.

15 sierpnia:

s/s SAGAPORACK lin. z N. Yorku via Kopenhaga tylko dla wyładowania, Am. Sc. Line.

m/s UDDEHOLM lin. po ładunek do portów zatoki Meksykańskiej (Gulfu), Bergenske.

s/s LAS PALMAS lin. z portów Portugalji i Marokka dla wy- i załadowania, Bergenske.

s/s TCZEW lin. lub subst. z Hamburga dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.

s/s HELDER lin. lub subst. z Leith/Grangemouth dla ładowania, Reinhold.

s/s VIGSNES po węgiel, PAM.

Gdynia ogniwem łączącem cały Polski handel kolonjalno-owocowy

Ustrój organizacyjny naszego handlu kolonjalno-owocowego jest niezwykle zróżniczkowany, w zależności od dzielnicy — zaboru, w jakim on się znajduje i rozwijał. Kilkanaście lat pracy w ramach odrodzonego Państwa Polskiego mimo wysiłków i poczynań zarówno samego kupiectwa, jak czynników urzędowych nie zdołały tej, tak ważnej dziedziny życia gospodarczego, uregulować i skierować na właściwe tory pracy i rozwoju.

Badając przyczyny niejednolitej struktury handlu kolonjalno-owocowego stwierdzamy, iż jednym z najważniejszych powodów niedorozwoju organizacyjnego polskiego handlu kolonjalno-owocowego jest brak tradycji i ciągłości pracy. W Polsce możemy na palcach policzyć firmy kolonjalne i owocowe, mogące się poszczycić wiekową lub nawet kilkudziesięcioletnią egzystencją. Inaczej jest natomiast w Niemczech, Francji lub innem państwie. Tam prawie w każdem mieście spotkamy jeżeli nie kilka, to przynajmniej jedną firmę, mającą za sobą długi dziesiątek lat dorobku i doświadczenia.

Firmy te są najlepszą szkołą praktyczną dla zastępców szkolącej się w tej branży młodzieży, one ją przygotowują do przyszłej samodzielnej pracy. Lecz nie tylko tę zasługę mają stare domy handlowe, one są pozatem twórcami wszelkich uzansów i zwyczajów handlowych, które z biegiem czasu ubrane w szatę teoretycznych formuł stanowią ramy organizacyjne, w których odbywa się codzienna praca.

W Polsce niestety nie było dogodnych warunków do rozwoju rodzimego handlu w większej skali, a i ten, który zastaliśmy, nie był przeważnie w naszych rękach, nie mówiąc już o kompletnej zależności od central handlowych, mających swe siedziby zagranicą.

Detalista i słabo zorganizowany hurtownik reprezentowali polski handel kolonjalno-owocowy, importer siedział natomiast zagranicą, wykorzystując w bezceremonjalny sposób swoje, niejako uprzywilejowane stanowisko, oparte o posiadane kontakty ze światem.

Wiedzieliśmy o tem dobrze i dlatego mimo ciężkich warunków, w jakich rozpoczynał nasz kraj i społeczeństwo niepodległy byt, odważyliśmy podjąć próbę nie tylko że usamodzielnienia się od zagranicy, ale również odrobienia istniejących zaległości.

Jeżeli chodzi o branżę kolonjalno-owocową, to musimy niestety przyznać, że ta gałąź naszego handlu, mimo jej popularności, jest mocno zaniedbana. Na terenie całego kraju istnieje około 180 większych (hurtowych) placówek handlu kolonjalnego i ca 125 przedsiębiorstw, trudniących się na większą skalę handlem owoców, przeważnie importowanych.

Już same liczby są najlepszym sprawdzianem niedorozwoju tych gałęzi handlu. Jedna hurtownia kolonjalna obsługuje nieprawdopodobnie wielką liczbę mieszkańców, bo dochodzącą w niektórych województwach do 180 tysięcy, a jedna hurtownia owocowa prawie dwukrotną liczbę.

Zdawałoby się, że mając tak wielkie pole działania i wielkie rzesze odbiorców, powinne te placówki świetnie prosperować i bogacić się. Rzeczywistość mówi wręcz coś przeciwnego. Większość tych przedsiębiorstw boryka się z trudnościami finansowemi, nie pozwalającemi im stworzyć dobrze funkcjonującego aparatu, nieliczne tylko firmy mają odpowiednio zorganizowane działy sprzedaży i zakupu, a niewielki tylko odsetek posiada dobrze przeszkolony personel, nie mówiąc o chronicznym braku sił fachowych na kierowniczych stanowiskach.

Ostatnio zaś do tych mankamentów doszedł jeszcze jeden. Oto prawie każdy kupiec-hurtownik, zabrał się do „bezpośredniego" zaopatrywania się w towary w „źródłach zagranicznych zakupu lub produkcji", nie wiedząc o tem, że od hurtownika do importera jest o wiele dłuższa droga, niż od detalisty do hurtownika, i że łatwiej jest przedzierżgnąć się z drobnego detalisty w hurtownika, niż z hurtownika w importera.

Zbyt gwałtowne, bez odpowiedniego przygotowania i pomocy fachowych sił, przyjmowanie przez polskie kupiectwo kolonjalne i owocowe roli importera, przyniosło wielu tak dotkliwe straty, iż musieli przynajmniej na dłuższy czas rozstać się z tą dziedziną pracy i zaczynać od początku, a wielu odstręczyła od czynienia dalszych nieprzemyślanych prób.

Można byłoby przytoczyć dla przykładu całą serję niepowodzeń, przeżytych przez różne firmy, które „rzuciły się na import", jest to jednak wobec powszechności wypadków zbyteczne, gdyż ogół i tak o nich jest dobrze poinformowany.

W rozważaniach naszych zmierzamy do stwierdzenia, że stan naszego kupiectwa kolonjalno-owocowego, jest narazie jeszcze tak niski, iż nie należy od niego wymagać zbyt gwałtownych skoków, przeciwnie należy mu dać możność bez wielkiego dla niego ryzyka

spełnienia roli, jaką nowe warunki pracy nań wkładają.

Konieczność uniezależnienia się od zagranicznego pośrednika - importera jest wprawdzie bodźcem do stworzenia własnej kadry kupców - importerów, lecz to jeszcze nie znaczy, by każdy hurtownik musiał lub miał być importerem. Funkcję tę powinna spełniać specjalna kategorja kupców, będąca łącznikiem między zagranicznym producentem lub brokerem a polskim hurtownikiem.

Z uwagi na międzynarodowy charakter pracy siedziba kupca importera powinna znajdować się w mieście portowem, a więc w ośrodku, do którego najczęściej i najchętniej zagląda zamorski kupiec.

Kupiec importer z reguły nie zajmuje się drobną sprzedażą i dlatego nie jest on konkurencją dla hurtownika, przeciwnie jest on jego wyręczycielem w sprawach przeważnie dla przeciętnego hurtownika obcych.

Jak z powyższego wynika, troska o wytworzenie odpowiedniego zastępu importerów powinna leżeć na sercu każdego polskiego hurtownika, gdyż tylko w oparciu o zaufanego importera może on liczyć na rzetelną obsługę przez zagranicznego załadowcę.

Na terenie Gdyni jesteśmy obecnie świadkami rozumnego podejścia do tego zagadnienia przez grono poważnych hurtowników kolonjalno-owocowych, mających swe warsztaty na Pomorzu i w Poznańskiem. Chcąc zdobyć dla obsługi swych interesów zaufanego importera, nie zawahali się przyjść mu z wydatną pomocą materjalną, powiększając jego kapitał zakładowy, przez co dali możność temu importerowi pracy na większą skalę. Po roku działalności tego importera można stwierdzić, iż jest to bodajże jedyna w obecnych warunkach możliwość rozbudowy gdyńskiego rynku importowego i powiązania Gdyni silnem ogniwem z całym polskim handlem kolonjalno-owocowym. Kupiectwo każdego województwa powinno przyczynić się do powstania w Gdyni przynajmniej jednej, silnej firmy handlu zagranicznego.

Kronika

PODZIAŁ KONTYNGENTÓW.

W dniu 30. ub. m. dokonała Centralna Komisja Przywozowa podziału kontyngentów przywozowych na surowce (tran, kalafonja, skóry przemysłowe, resztę kontyngentu na kauczuk surowy) oraz na artykuły spożywcze jak wino gronowe, wino przemysłowe i winogrona, ostatnie z Grecji.

SPADEK IMPORTU NIEKTÓRYCH OWOCÓW I TOWARÓW KOLONJALNYCH W PIERWSZEM PÓŁROCZU BR.

Wobec obostrzenia przepisów importowych na artykuły zagraniczne, szczególnie wskutek działania od dnia 27 kwietnia b. r. ograniczeń dewizowych oraz od 27. II. br. przepisów kompensacyjnych o obrotach handlowych z krajami pozaeuropejskiemi o ujemnym dla nas bilansie handlowym, import niektórych towarów spożywczych spadł w pierwszem półroczu br. w stosunku do importu w takimże okresie ubiegłego roku bardzo znacznie. Największy spadek importu wykazują cytryny (około 50%), pomarańcze i mandarynki (około 25%), jabłka świeże (około 82%), śliwki suszone (około 33%), figi suszone (około 25%), migdały (około 32%), kawa surowa (około 14%), herbata (około 15%), pieprz (około 21%). Cyfrowo import tych artykułów przedstawiał się następująco:

Nazwa artykułu	import w I. półr. 1936	import w I. półr. 1935
cytryny	40.523 q.	78.444 q.
pomarańcze i mandarynki	213.146 q.	279.171 q.
jabłka świeże	5.382 q.	28.136 q.
śliwki suszone	23.625 q.	34.942 q.
figi suszone	2.566 q.	3.333 q.
migdały	1.771 q.	2.622 q.
kawa surowa	33.223 q.	38.948 q.
herbata	7.941 q.	9.349 q.
pieprz	4.978 q.	6.192 q.

Ogólna wartość importu wyżej wymienionych artykułów wynosiła w pierwszem półroczu ub. r. 30.038 tys. zł a w takimże okresie bieżącego roku tylko 21.596 tys. zł, czyli wartościowo import tych towarów spadł ogólnie o około 28%.

TRANZAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWO-KOLONJALNYM.

Sytuacja na rynku owocowym w Gdyni kształtowała się pod znakiem prawie zupełnego braku zainteresowania zarówno na cytryny jak i pomarańcze.

Rynki zagraniczne jak londyński, hamburski i rotterdamski nie wykazały ostatnio także specjalnego zainteresowania na cytryny. Popyt na tych rynkach słaby i daje się nawet zauważyć pewien spadek cen.

Ceny na cytryny syryjskie znacznie spadły a to wskutek dowozu cytryn włoskich, na które firmy importowe otrzymały już pozwolenia przywozu.

O ile chodzi o dowóz do Gdyni innych owoców świeżych, to jest on bardzo słaby, szczególnie winogron holenderskich i belgijskich, wskutek czego ceny na ten artykuł są wygórowane.

W czasie od 23 do 30 lipca br. gdyńskie przedsiębiorstwa aukcyjne wystawiły łącznie do przetargu 4.656 skrzyń cytryn ze s/s „Eudo-

re" i s/s „Lewant" (Syrja) i 362 skrzyń pomarańcz hiszpańskich ze s/s „Scania".

Z wystawionych ilości sprzedały 4.129 skrzyń cytryn i 66 skrzyń pomarańcz hiszpańskich.

Szczegółowy przebieg aukcyj w tym okresie przedstawia się następująco:

Aukcje owocowe Sp. z o. o.

zapowiedziały na dzień 27 lipca br. przetarg, który odwołano.

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły w tym okresie 2 przetargi.

Na aukcji odbytej dnia 24 lipca br. wystawiły 400 skrzyń cytryn syryjskich — towar własny bez limitu. Towar wystawiony w partjach po 100, 50 i 25 skrzyń w całości sprzedano w cenie 46,—do 47,25 zł za skrzynię przy udziale 5 firm z Gdyni, Gdańska, Katowic i Stryja.

W dniu 28 lipca br. wystawiono do przetargu 1.000 skrzyń cytryn syryjskich — towar własny bez limitu. Towar wystawiony w partjach po 200. 100 i 50 skrzyń został w całości sprzedany po cenie 46,— do 47,25 zł. Nabywcami towaru były firmy z Gdyni, Gdańska i Łodzi.

Gdyńskie Targi Owocowe S. A.

urządziły 2 aukcje: dnia 23 i 30 lipca br.

Na aukcji w dniu 23 lipca wystawiono 2.259 skrzyń cytryn syryjskich i 121 skrzyń pomarańcz hiszpańskich. Z powyższej ilości sprzedano 2.059 skrzyń cytryn i 66 skrzyń pomarańcz. Za cytryny uzyskano cenę 32,— do 50,— zł za skrzynię. Udział w przetargu wzięło 14 firm z Warszawy, Katowic, Lwowa, Wilna, Łodzi i Gdyni. Za pomarańcze hiszpańskie płacono 80 groszy za 1 kg.

Na drugiej aukcji w dniu 30 lipca br. wystawiono 997 skrzyń cytryn syryjskich i 241 skrzyń pomarańcz hiszpańskich. Spowodu słabego zainteresowania pomarańcze hiszpańskie wycofano. Cytryn syryjskich sprzedano 570 skrzyń po 48—48,25 zł za skrzynię. W aukcji wzięło udział 10 kupców z Krakowa, Warszawy, Stanisławowa, Gdyni i Lwowa.

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONJALNYCH.

Na rynku towarów kolonjalnych sytuacja o ile chodzi o najgłówniejsze artykuły jest nadal niewyjaśniona. Ta niejasna sytuacja spowodowana jest chaosem, jaki panuje w imporcie artykułów jak i kawy, herbaty, ziarn kakaowych oraz owoców suszonych. Narazie niema widoków wyprowadzenia importu odnośnych artykułów z zakorzenionego chaosu. Nie są temu winni sami importerzy, lecz splot tych wszystkich okoliczności, które towarzyszą dzisiaj naszej wymianie towarowej z zagranicą i mają taki czy inny wpływ na import tych artykułów. Gdyby klucz do naprawy obecnej sytuacji leżał w rękach samych importerów, to niewątpliwie, sytuacja obecna uległaby w bardzo krótkim czasie znacznej zmianie na lepsze. Niestety, klucz ten leży zupełnie w innych rękach i długo trzeba będzie jeszcze czekać na uregulowanie importu.

Na rynkach zagranicznych, sytuacja w towarach kolonjalnych naogół bez zmian i ceny utrzymane.

KAWA SUROWA:

Dewizy, na zalegające od dłuższego czasu w porcie gdyńskim partje kawy brazylijskiej ze s/s „Pułaski" zostały już przyznane, wobec czego kawa ta zostanie w krótkim czasie wprowadzona do obrotu. Pomimo to jednak ceny na kawę brazylijską nadal zwyżkowały. Za „Rio" 7 płaci się obecnie 4—4,10 za kg, podczas gdy w drugiej dekadzie lipca płacono za ten sam gatunek 3,85—3,90 zł za kg. Ponieważ cena na gatunek „Rio 7" jest ceną podstawową dla kształtowania się cen na inne gatunki kawy brazylijskiej, odpowiedniej do tej ceny nastąpiła zwyżka cen także na te inne gatunki. Przyczyna zwyżki cen leży w skasowaniu kontyngentów przywozowych na kawę brazylijską i w uzależnieniu importu tejże jedynie od obrotu kompensacyjnego, to znaczy, że import kawy z Brazylji może odbywać się tylko w tranzakcjach wiązanych. Ponieważ formalności z załatwianiem tranzakcyj wiązanych są bardzo skomplikowane, a same tranzakcje bardzo kosztowne, nic dziwnego, że ceny zwyżkują i zależne są od wysokości tych kosztów. Importerzy twierdzą, że koszty te dochodzą w niektórych wypadkach do 35%, wartości kawy cif Gdynia.

W kawach niebieskich — tendencja naogół bez zmian. W cenach są jednak małe wahania od 5—10 gr na kg w stosunku do cen poprzednich i w zależności od gatunku kawy.

HERBATA.

Odczuwa się brak najtańszych gatunków herbaty, t. j. herbaty Sumatra i Jawa. Zapasy na powyższe gatunki herbaty są wyczerpane i nie wiadomo, kiedy nadejdą nowe transporty, albowiem import tychże gatunków uzależniony jest od eksportu kompensacyjnego.

Ceny na herbatę cejlońską utrzymane są na poziomie cen. płaconych w drugiej dekadzie lipca br.

Na rynkach zagranicznych — sytuacja w herbacie bez zmian.

KORZENIE.

Ceny na pieprz zaczynają się stabilizować, a to wskutek przedłużenia cła konwencyjnego na ten artykuł. Wahają się one obecnie w granicach 5—5.25 zł za 1 kg pieprzu. O ile chodzi o cynamon i piment (ziele angielskie), to ceny na te artykuły znacznie spadną z uwagi na obniżkę cła przywozowego. Cło na te artykuły zrównane zostało bowiem z cłem na pieprz. Przewidziana jest natomiast zwyżka ceny na inne korzenie, szczególnie na wanilję i to dość znaczna. Przyczyna tej zwyżki tkwi w podwyżce cła na ten artykuł. Cło konwencyjne wynosi obecnie 2.800 zł od 100 kg.

MASŁO I ZIARNO KAKAOWE.

Na masło kakaowe tendencja nadal mocna przy utrzymaniu cen poprzednich. Wobec niewydania jesz-

cze pozwoleń przywozu na masło kakaowe — kontyngenty na ten artykuł z Holandji zostały podzielone w początkach lipca — sprowadzone do portu partje masła pozostają nadal w magazynach celnych w Gdyni. Importerzy przypuszczają, że formalności, związane z wydaniem pozwoleń przywozu oraz zezwoleń na przydział dewiz zostaną w krótkim czasie załatwione i zalegające w Gdyni masło będzie mogło być wprowadzone jeszcze w pierwszej dekadzie sierpnia do kraju.

W ziarnie kakaowem — sytuacja bez zmian. Ceny utrzymane.

SARDYNKI.

Cło na sardynki zostało podwyższone o 40 gr na 1 kg plus 4 gr opłaty manipulacyjnej celnej, czyli razem 44 gr. Odpowiednio do podwyżki cła nastąpiła zwyżka cen na poszczególne gatunki sardynek.

BROSZURKA O WANILJI.

Nakładem Związku Spółdzielni Spożywców R. P. „Społem" ukazała się broszurka Nr. 7. o wanilji. Autorem broszurki jest p. Jan Czaiński, dyr Oddz. firmy „Społem" w Gdyni. Wymieniony opracował poprzednio już broszurkę o oliwie nicejskiej.

Broszurka ta zawiera dane co do zbiorów wanilji, jej przygotowania oraz ogólne wiadomości handlowe w tym artykule.

Broszurka ta zawierająca cenny materjał jest do nabycia u autora po cenie 10 groszy za egzemplarz.